Deutscher Bundestag **Drucksache 17/390**

17. Wahlperiode 05. 01. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/348 –

Überarbeitung der Bedarfspläne für Bundesverkehrswege

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist nach § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes gehalten, alle fünf Jahre den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zu evaluieren und an die veränderte Verkehrsentwicklung anzupassen. Eine vergleichbare Prüfung schreibt § 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes für den Bedarfsplan der Schienenwege des Bundes vor. Für die Bundeswasserstraßen existiert kein Bedarfsplan. Allerdings wurde im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes vom April 2007 auch auf die bis 2010 geplanten Investitionen des Bundes in die Bundeswasserstraßen eingegangen.

1. Wann ist mit einem Abschluss der Überprüfung der Bedarfspläne für Straßen und Schienen des Bundes zu rechnen?

Die Ergebnisse der Überprüfungen der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege werden im ersten Halbjahr 2010 erwartet.

2. Werden die Ergebnisse der maßnahmenbezogenen Bewertungen in Form von Nutzen-Kosten-Analysen mit der Überprüfung veröffentlicht werden?

Die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfungen für die Bundesfernstraßen und die Bundesschienenwege werden dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vorgelegt. Eine darüber hinausgehende Veröffentlichung ist nach derzeitigem Stand nicht vorgesehen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 4. Januar 2009 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Findet die Überprüfung auf der Basis der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 statt oder gibt es Änderungen bei der Methodik, und wenn ja, welche?

Die Überprüfung der Bedarfspläne findet auf der Basis der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 statt.

4. Werden RWA-Pool-Projekte (RWA = Raumwirksamkeitsanalyse), mit denen strukturschwache Regionen unterstützt werden sollen, weiterhin in besonderer Weise gewichtet, auch wenn eine rein volkswirtschaftliche Betrachtung für die Bauwürdigkeit dieser Projekte nicht ausreicht?

Soweit weiterhin die Bauwürdigkeit dieser Straßenprojekte nachgewiesen ist, können sie – wenn baureif und finanzielle Mittel vorhanden – in den Straßenbauplan eingestellt werden.

5. In welcher Weise wird der naturschutzfachliche Planungsauftrag künftig abgearbeitet?

Mit dem Erlangen des Baurechts sind für Maßnahmen mit einem naturschutzfachlichen Planungsauftrag alle in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigten naturschutzfachlichen Probleme rechtlich umfassend abzuarbeiten. Da auch diese Maßnahmen grundsätzlich erst nach Vorliegen des Baurechts in den Entwurf des Straßenbauplans aufgenommen werden, erhält das Parlament rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags“ zu informieren.

6. In welcher Weise findet eine Überprüfung der Bundeswasserstraßenprojekte des BVWP 2003 statt?

Die disponiblen Bundeswasserstraßenprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 werden dahingehend überprüft, ob ihre gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nach heutiger Kenntnislage weiterhin plausibel ist.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die in die Verkehrsprognose 2025 eingegangene Rahmenbedingung, dass der Rohölpreis im Jahr 2025 bei höchstens 60 Dollar pro Barrel liegen wird, vor dem Hintergrund, dass der Rohölpreis aktuell – in der größten globalen Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit – bei rund 80 Dollar pro Barrel liegt und die Internationale Energieagentur in ihrem World Energy Outlook 2009 von einem Ölpreis von 190 Dollar im Jahr 2030 ausgeht?

8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Verdreifachung des angenommenen Rohölpreises gegenüber der Verkehrsprognose 2025 signifikante Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage und Verschiebungen zwischen den Verkehrsträgern hat?

9. Wird die Verkehrsprognose 2025 vor dem Hintergrund veränderter prognostizierter Energiekosten aktualisiert werden?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus den sowohl konjunkturellen wie spekulativ bedingten kurzfristigen Schwankungen des Rohölpreises nach oben und nach unten in der jüngeren

Vergangenheit kann kein Rückschluss auf die langfristige Rohölpreisentwicklung gezogen werden.

Kostenseitig ausschlaggebend für die Verkehrsentwicklung ist die Entwicklung der Nutzerkosten insgesamt für die Verkehrsteilnehmer, das heißt neben dem Rohölpreis vor allem auch der Verbrauch an Treibstoffen. Das der Verkehrsprognose zugrunde liegende Szenario geht realistischerweise davon aus, dass bei steigenden Kraftstoffpreisen vermehrte Anstrengungen zur Verbrauchsminderung und Effizienzsteigerung der Fahrzeuge unternommen werden und deshalb Rohölpreissteigerungen nur bedingt auf die Nutzerkosten durchschlagen. Diese Entwicklung wird auch durch die Umsetzung der CO_2-Pkw-Richtlinie gestützt. Eine Verschiebung des Modal Split ergibt sich kostenbedingt nur, wenn sich die verkehrsträgerspezifischen Kosten relativ zueinander verändern. Dennoch führt eine signifikante Erhöhung des Ölpreises tendenziell zu Änderungen bei Nachfrage und Modal Split.

Die Bundesregierung erweitert daher in regelmäßigen Abständen den Planungshorizont der Verkehrsprognosen. Dabei werden sich ändernde Rahmenbedingungen berücksichtigt.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die in die Verkehrsprognose 2025 eingegangene Rahmenbedingung, dass es im Jahr 2025 keine über die bestehende Lkw-Maut hinausgehende Bemautung für andere Kraftfahrzeuge auf Bundesfernstraßen gibt?

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Einführung einer Maut für alle Kraftfahrzeuge signifikante Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage und Verschiebungen zwischen den Verkehrsträgern hat?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einführung einer Maut für alle Kraftfahrzeuge steht derzeit nicht zur Diskussion. Die Auswirkungen einer solchen Maut würden im Übrigen von der konkreten Ausgestaltung abhängen.

12. Plant die Bundesregierung Sensivitätsuntersuchungen, welche Verschiebungen es in der Verkehrsbelastung gibt, in Abhängigkeit davon, ob eine Maut für alle Kraftfahrzeuge im Jahr 2025 eingeführt ist?

13. Welche weiteren Vorarbeiten neben der Verkehrsprognose 2025 liegen dieser Evaluierung zugrunde?

Die Fragen 12 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung plant keine Sensitivitätsuntersuchungen.

14. Inwieweit plant die Bundesregierung, Hebungen von Projekten des Weiteren Bedarfs beziehungsweise von Projekten des Weiteren Bedarfs mit

Planungsrecht in den Vordringlichen Bedarf nach Abschluss der Überprüfung der Bedarfspläne?

15. Werden diesen Hebungen Abstufungen im gleichen finanziellen Umfang an anderer Stelle gegenüberstehen, sodass der Umfang der Projekte des Vordringlichen Bedarfs nicht angehoben wird?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über Konsequenzen aus der Überprüfung der Bedarfspläne wird nach deren Abschluss zu entscheiden sein.

16. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass Projekte, für die im Rahmen der Erarbeitung des BVWP und der Bedarfspläne kein Bedarf mehr festgestellt wurde, bei der Überprüfung der Bedarfspläne wieder in den Bedarfsplan aufgenommen werden?

Ja

17. Hält die Bundesregierung daran fest, die Bundesländer bei der Überprüfung der Bedarfspläne nicht zu beteiligen (siehe Antwort zu Frage 20, Bundestagsdrucksache 16/13788)?

Da die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen nicht für Einzelmaßnahmen erfolgt, sondern die Gesamtentwicklung des Verkehrs in Deutschland betrachtet, ist eine Beteiligung der Länder nicht erforderlich. Im Übrigen werden die Länder über das Vorgehen und den aktuellen Stand der Überprüfung der Bedarfspläne Straße und Schiene laufend unterrichtet.

18. Wird die Bundesregierung das Instrument des verkehrsträgerübergreifenden Investitionsrahmenplans (IRP) beibehalten oder zu den sektoralen Fünfjahresplänen für Straße und Schiene zurückkehren?

20. Werden der IRP 2011 bis 2015 oder die jeweiligen Fünfjahrespläne alle noch nicht begonnenen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des BVWP enthalten?

    Wenn nein, warum nicht?

21. Werden dieser IRP oder die jeweiligen Fünfjahrespläne ausschließlich Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs enthalten?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 18, 20 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Festlegungen zur Ausgestaltung und zu dem Inhalt der nach § 5 Absatz 1 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen bzw. § 5 Absatz 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes erforderlichen Pläne sind noch nicht getroffen worden.

19. In welcher Form soll der mittelfristige Bedarf für den Neu- und Ausbau von Wasserstraßen für die Jahre 2010 bis 2015 festgestellt und vorgelegt werden?

Der mittelfristige Bedarf für den Neu- und Ausbau von Bundeswasserstraßen findet im Rahmen der Aufstellung der Entwürfe der jeweiligen Bundeshaushaltspläne und der mittelfristigen Finanzplanung Berücksichtigung.

22. Wird die Bundesregierung vor den vorbereitenden Arbeiten für den nächsten BVWP in Verhandlungen mit den Bundesländern über eine Abschichtung von nicht überregional bedeutsamen Bundesstraßen in die Baulastträgerschaft der Länder treten?

Bund und die Länder sollen sich gemäß einem Beschluss von Deutschem Bundestag und Bundesrat um eine einvernehmliche Lösung hinsichtlich abzustufender Strecken, deren Abstufungszeitpunkt und der sonstigen Abstufungs- und Kompensationsmodalitäten bemühen. Dazu wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Ländern mitteilen, welche Straßen ihre Fernverkehrsbedeutung aus Sicht des Bundes verloren haben. Auf dieser Basis sollen anschließend mit den Ländern Gespräche zur funktionalen Netzgestaltung und zu den Konsequenzen hinsichtlich der Abstufung nicht mehr fernverkehrsbedeutender Strecken geführt werden. Die Ergebnisse bleiben abzuwarten.

23. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass auch Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen an die Länder übertragen werden sollten?

Wenn ja, welche Initiativen beabsichtigt sie?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, dass Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen an die Länder übertragen werden sollten. In einer regionalen Verwaltung werden keine Vorteile gesehen, welche den dann zusätzlichen Koordinierungsaufwand übersteigen, der wegen des länderübergreifenden Netzzusammenhangs erforderlich wäre.

Eine der Straßenverkehrsinfrastruktur vergleichbare Einstufung in bundeseigene, landeseigene und kommunale Infrastruktur gibt es im Bereich der Schienenwege nicht. Eine eventuelle Zurückstufung von Bundesschienenwegen auf die Länder kommt somit nicht in Betracht. Zudem wurde das Eigentum an den Bundesschienenwegen im Rahmen der Bahnreform an die Deutsche Bahn AG übertragen. Eine Abgabe von Strecken ist im Einzelfall möglich, wenn die Voraussetzungen nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (oder im Bereich des Nahverkehrs auch des § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen erfüllt sind.

24. Liegt das Ergebnis eines Forschungsvorhabens zur Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung mittlerweile vor (siehe Bundestagsdrucksache 16/12014)?

Das Ergebnis soll im ersten Halbjahr 2010 vorliegen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333